

## **Dieter Hassenpflug**

### **La VIA REGIA et la „Nouvelle Europe“**

Pour tous ceux qui connaissent un peu l'histoire allemande, et j'entends par là aussi l'histoire allemande du Moyen-Age, l'unification européenne est une vraie bénédiction. En Allemagne, l'idée de nation a eu la vie dure, et, juste après les tragédies du XXe siècle, il est clair qu'une Allemagne unie ne peut grandir correctement et s'épanouir en tant que nation, uniquement en relation étroite avec une identité européenne. Sur ces bases, l'adhésion de 10 pays de l'Est et du Sud-Est de l'Europe à l'Union Européenne le 1<sup>er</sup> mai est une raison de se réjouir. Avec cet adhésion, la Nouvelle Europe a fait un grand pas en avant sur son long chemin ; sur un chemin, dont les plus importantes étapes peuvent être indiquées par les événements suivants :

- par la fondation du Conseil de l'Europe en 1949,
- par la fondation de la CEE sur la base des traités de Rome en 1958,
- par la fondation de la zone de libre échange de l'EFTA (European Free Trade Association) en 1960,
- par l'accord de Schengen et la suppression des frontières intérieures en 1985,
- par les traités de Maastricht en 1991, qui conduisirent à l'Union Européenne,
- par l'introduction de l'Euro en 1999,
- par l'unification au sein d'une constitution européenne (qui doit encore être ratifiée par les 25

Etats membres et pour ce faire, quelques référendums doivent être organisés) en 2004.

La Nouvelle Europe, qui se profile progressivement, ne peut se stabiliser et se développer qu'en tant qu'espace de communication – et, pour ce faire, elle a besoin de moyens de communication, depuis la radio et la télévision, en passant par la presse écrite internationale, jusqu'aux routes et aux chemins. De nos jours, les plus importantes voies sont invisibles. Ce sont les autoroutes de l'information de la société d'information. Pourtant, dans le futur, l'Europe aura besoin de routes et d'autoroutes physiques pour les personnes et pour les biens. Nos recherches montrent que c'est justement la nouvelle génération des utilisateurs de la technologie de l'information qui développe un fort intérêt pour les espaces et les rencontres physiques. Pour les personnes jeunes et éduquées, les qualités (et atmosphères) attractives et sensorielles dans l'espace paraissent tout aussi importantes que les rencontres physiques concrètes, lesdits contacts en face-à-face. Ce qui est amorcé dans l'espace virtuel des nouvelles technologies de communication recherche souvent – et indépendamment de l'identité communicationnelle de la hausse de la fréquence – un épanouissement sensoriel concret dans un temps immédiat et sensoriel et dans des espaces adaptés. C'est pourquoi les qualités rurales et urbaines de nos campagnes et de nos villes, avec leurs places, leurs rues et chemins, leurs monuments et textures, s'annoncent déjà comme un grand thème d'avenir.

Pendant sa détention en Thuringe (dans le Kreuzburg d'Eisenach) au cours de la Première Guerre Mondiale, l'historien belge Henri Pirenne, incontestablement l'un des plus grands historiens européens du début du XXe siècle, écrivit son « Histoire de l'Europe – Des invasions barbares au temps de la Réforme ». Dans cet ouvrage, il parle lui aussi d'une Nouvelle Europe qui se serait formée 600 ans après la chute de la Rome de l'Ouest. Dans la suite de cet article, je vais me tourner brièvement vers cette ancienne nouvelle Europe en portant mon regard sur les routes et les chemins.

Le déclin de l'Empire romain s'est accompli sur une longue période, autant depuis l'extérieur (invasions barbares) que de l'intérieur (retour à l'économie de subsistance agricole autarcique). A partir de là se forma, en Europe occidentale et centrale, une culture agricole et féodale, une Europe statique et sans ville – et, par là même, sans commerce et sans changement. C'est uniquement dans le Sud de l'Europe, et avant tout en Italie, que se maintinrent certaines villes dont l'intérêt n'était malgré tout pas tourné vers l'Europe, mais vers l'Empire romain d'Orient et sa métropole Constantinople, et vers les ports du Levant. C'est là que s'arrêtaient (et aussi commençaient) les anciennes routes de l'Orient, et en premier lieu, la route de la soie, qui allait jusque dans la Chine profonde.

Les héritiers germaniques de l'Empire romain d'Occident ne savaient que faire des villes de l'Empire. On les considérait comme un genre de « prisons », ou bien on essayait de les considérer comme des éléments naturels du paysage, ou encore comme les héritages de dieux inconnus. Les amphithéâtres, les thermes, etc. passaient pour être les œuvres d'esprits inquiétants. Il en était de même pour les routes, les ponts et les installations portuaires (« les ponts du diable »). On laissa la plus grande partie tomber en ruines. Plus tard, la substance restante fut volontiers utilisée pour la construction d'églises, de fortifications, de châteaux, etc. Rome avait aménagé 80 km de routes, parmi elles les grandes routes, dont la qualité et la valeur d'usage ne furent de nouveau atteintes qu'au début de l'industrialisation, c'est-à-dire 1 500 ans plus tard.

Le système féodal se forma en Europe continentale. Dans le fond, il s'agit d'un système de pouvoir basé sur l'agriculture avec une autorité centrale relativement faible (celle qui donne les fiefs, c'est-à-dire le suzerain) et des seigneuries fortes et décentralisées. Ceux qui reçoivent les fiefs, les feudataires, aussi nommés vassaux, se trouvent à la tête de domaines ruraux et d'autres domaines (châteaux, sièges d'évêchés) qui se composaient essentiellement d'un heredium (leurs propres terres) et de manses agricoles (la terre sur laquelle les manants devaient les redevances). Le système était dominé par une économie de subsistance agricole et naturelle. Il s'agit alors d'une économie agricole sans marché ni argent qui s'oriente, à quelques détails près, vers les règles aristotéliennes et les règles qui passaient alors dans l'usage grâce aux institutions de l'Eglise, c'est-à-dire les règles de la « bonne vie ». Au centre de ces règles se trouve la protection de l'autorité du patron, la protection de l'économie de l'agriculture, du bois et de la chasse (ce que la nature a produit comme Création de Dieu est bon), l'usage de l'outil, l'interdiction d'intérêt en argent et le scepticisme face aux inventions (atteinte à la Création de Dieu) et face à l'économie de marché. Comme la quasi totalité de ce qui est nécessaire pour vivre peut être fabriquée à la Cour, et que donc il n'y a pas de motifs pour le commerce, il n'existe presque pas de besoins de voies et de routes qui soient bonnes et solides. C'est vraisemblablement la raison principale de l'effondrement quasi complet du système routier romain. Il ne peut y avoir une bonne infrastructure de chemins et de routes qu'avec une bourgeoisie et des marchands. Mais cette structure manquait au début du Moyen-Age et dans ledit premier ordre médiéval qui, à quelques détails près, ne connaissait pas de villes.

Mais alors, dans ces conditions, qui avait besoin de routes et de chemins ?

Et bien, en premier lieu, les pèlerins. Ce n'est pas un hasard si la première carte routière d'Europe centrale fut développée, vers 1500, à partir d'un itinéraire de pèlerinage vers Rome. Pourtant, les nombreux pèlerins du Moyen-Age pieux n'étaient pas les seuls utilisateurs des chemins. On doit ajouter à ce groupe la noblesse, et en premier lieu, les rois et les empereurs. Leur demande en chemins était d'autant plus grande qu'ils se déplaçaient quasiment tout le temps avec leur cour : le Moyen-Age de l'Europe centrale des nations du Saint Empire Romain Germanique ne connaissait pas de capitale. En revanche, il connaissait bien les nombreux lieux d'actions principales et étatiques, lesdits palatinats. Au Haut Moyen-Age, il y en avait environ 800 !

Le clergé (en particulier les évêques) et la noblesse (du prince électeur au simple chevalier) avaient eux aussi besoin de chemins. Ce besoin apparut au cours des expéditions de guerre et de pillage innombrables et permanentes qui étaient menées en raison du manque de stratégies civiles, par exemple commerciales et marchandes, d'enrichissement et de renforcement de la base de pouvoir. Mais aussi les brigands – des tribus entières s'étaient « spécialisées » dans la piraterie au début du Moyen-Age – pouvaient utiliser les voies terrestres et fluviales. On doit garder à l'esprit que ces activités étaient couvertes par la système aristotélien et traditionnel de la « bonne vie » et que, Pirenne insiste sur ce point, il a été établi que la piraterie constitua toujours un préliminaire au commerce – à savoir lorsque les pirates se sédentarisèrent et qu'ils construisaient des villes.

Il va de soi que la compagnie n'était pas toujours bonne sur les chemins des temps anciens. C'est ainsi que les épidémies migrèrent non seulement sur les voies commerciales de l'Orient, mais aussi sur les pistes militaires de l'Occident.

Dans le cadre de l'ordre féodal et agricole du Moyen-Age, une infrastructure de circulation était nécessaire – et la question se pose alors de savoir ce qui se trouvait à disposition. A cette époque, la mer, en particulier la Méditerranée, et plus tard la Mer du Nord, la Baltique et l'Atlantique, constituaient les bases de circulation de premier ordre. Les fleuves (le Rhin, le Rhône, le Danube, etc.) étaient tout aussi importants. Ensuite, il y avait naturellement encore des chemins qui, ça et là, utilisaient même encore les anciennes liaisons des Romains.

Dans ladite « recherche des routes anciennes », trois genres de routes sont distingués :

1. Les voies de tangente : dans la règle, il s'agit là de grandes routes qui sont orientées autour des agglomérations villageoises. Dans ce cas, le désintérêt réciproque des faiseurs de marchés villageois et des faiseurs de marchés commerçants, caractéristique du Moyen-Age européen continental, s'exprime jusque dans la séparation des agglomérations et des grands chemins (Dietrich Denecke, 218).
2. Les voies du relief : ces voies s'orientent, dans tous les cas, moins selon les agglomérations que selon la topographie ; par exemple, ils passent sûrement par des sites (pente, versant de collines, etc.), les écoulements d'eau rapides et les chemins secs (chemin clair, « Rennsteig »).
3. Les voies qui orientent vers lesdits « points topographiques obligatoires » (gué, col, gorge, etc.)

Peu importe le type de chemin dont il s'agit – dans les temps anciens dont il est question ici, les utilisateurs des chemins devaient s'occuper eux-même de l'état des voies. Il n'existait aucune administration publique pour l'entretien de cette infrastructure. Ainsi, l'état des chemins était misérable. Les chemins étaient dangereux. Ce n'est pas la seule raison pour laquelle leurs tracés changeaient souvent. La pluie et les inondations, les glissements de terrains, les tempêtes pouvaient aussi conduire à ces changements. Dans tous les cas, une petite amélioration de l'état des chemins pouvait être espérée par le biais des ermites et des reclus qui, dans le cadre de leur office, tendaient la main.

On ne doit pas séparer l'amélioration de l'infrastructure routière de la renaissance du commerce européen.

Si on demande les raisons et les principes de la renaissance du commerce en Europe, on doit alors d'abord attirer l'attention sur le fait que, dans le Sud de l'Europe, en Italie particulièrement, le commerce, ainsi que les villes, n'avaient jamais complètement disparu. Citons en particulier les trois villes de Venise, Gênes et Pise. Si on se demande pourquoi ce sont justement ces trois villes qui veillèrent à ce que la petite flamme de la circulation commerciale européenne ne disparaisse pas complètement, alors on sera confronté au fait que dans ces trois cas, il s'agit de villes au bord de la mer et sans arrière-pays. Venise, une colonie de réfugiés, qui se forma vers 600 ap. J. C. à l'occasion de l'occupation des « terra ferma » par les Lombards, n'avait, dès le départ, pas d'autre choix que d'organiser ses moyens de subsistance à travers le commerce (de sel). Il en va de même pour Gênes, ville plus âgée et entourée de hautes montagnes, et Pise, la ville entourée de marais stériles. Ces trois villes tournaient littéralement le dos à l'Europe continentale, elles n'avaient pas grand chose à voir avec elle et son ordre féodal et agricole. Leur regard était bien plus tourné, au-delà de la mer, vers la Rome de l'Est, urbaine et commerciale, vers les ports lucratifs du Levant et vers la culture marchande des peuples islamiques.

Si on parle de la renaissance du commerce dans l' « Europe des anciens chemins », on ne doit pas oublier le commerce scandinave précoce. Vers 860, les Vikings suédois, aussi dénommés « Russes » (de là provient la désignation « Russes », pays des « Russes »), reliaient la Scandinavie à Constantinople le long de la ligne Riga – Vitebsk – Kiev, par delà le Dniepr. Vers 880, ils fondèrent le premier royaume russe, ladite « Rus Kévenne ». Je mentionne cela parce que la ville de Kiev marquera plus tard la fin du grand chemin de traverse européen « Via Regia ».

Enfin, il faut aussi citer les Croisades – et aussi, d'une certaine manière, ladite Reconquista, la reconquête des califes maures en Espagne – comme une supposition importante pour la renaissance du commerce en Europe. La proclamation de la première Croisade par le Pape Urbain II eut lieu en 1095. Jérusalem tomba en 1099 et fut reconquise par le Sultan Saladin d'Égypte en 1187. Les « projets » religieux et guerriers des Croisades n'étaient pas seulement liés à des défis logistiques, qui ne pouvaient être assumés que par des villes avec une capacité commerciale considérable, mais ils mirent les troupes occidentales en contact avec des cultures urbaines développées, spécialement avec leur offre riche de biens inconnus et qui éveillèrent leur convoitise. Le développement du commerce se comprend comme un simple effet secondaire inévitable des Croisades.

La formation des grandes voies commerciales médiévales – comme la Via Regia – est étroitement liée la renaissance des villes. Promues par le développement aux frontières de l'Europe au Nord, à l'Est et en particulier au Sud, les fondations pour l'apparition des marchés se formèrent aussi dans le centre de l'Europe. De plus en plus souvent, des inconnus, un mélange de pirates, d'aventuriers et de marchands, pénétrèrent, avec leur caravanes richement chargées, dans le monde statique de l'économie féodale. Alors se formèrent les premiers lieux de marché et de pile temporaires, de préférence à des carrefours routiers.

Les étrangers – en langue allemande, les mots « étranger » (Fremder) et « marchand » (Händler) ont été synonymes jusqu'au milieu du XIXe siècle – vivaient eux aussi dangereusement ; car leur assortiment de produits de valeur, comme les épices d'Inde, les étoffes du Levant et de Chine, réveillaient le réflexe de vol qui sous-tendait toujours la petite et moyenne noblesse. D'innombrables « mercatores » et « negotiatores », comme ils s'appelaient autrefois, payèrent de leur vie leurs voyages dans l'Europe féodale sauvage. C'est pourquoi on pourrait décrire les premières voies commerciales comme des champs de bataille sur lesquelles fit rage une guerre perpétuelle entre les marchands téméraires du lointain et les chevaliers pillards avides de butin.

Face à cette situation, l'alliance avec des partenaires pour la protection des caravanes (Hansen en allemand) était une règle de survie pour les marchands. C'est là que des rois, des évêques et des grands nobles offrirent leur protection contre une participation aux bénéfices, ou bien contre des redevances. A partir de l'escorte des marchands nomades, qui commençait alors, un genre de sédentarité ainsi qu'une protection des marchés se développèrent (le mot allemand « Messe » ne renvoie pas seulement à la relation entre l'office religieux et le marché, mais aussi à l'escorte des acheteurs et des clients des marchés). Les

marchands, souvent des Juifs, des Syriens et autres Orientaux, mais aussi rapidement des épiciers frisons, s'établirent sous la protection des murs des villes de leurs protecteurs et construisirent eux-mêmes un mur autour de leurs agglomérations commerciales. Cela n'a pas dû durer longtemps jusqu'à ce que ces agglomérations attirent des artisans. Le mot allemand « citoyens/bourgeois » (Bürger) garde le souvenir de ces premières agglomérations aux pieds des murs de fortification (de même pour le mot français « faubourg »). Les agglomérations se renforcèrent et revendiquèrent des droits pour l'organisation de marchés, pour le contrôle de la monnaie, des juridictions, etc. Ces droits leur furent adjugés par les seigneurs territoriaux – et la fondation d'une ville européenne provient encore très souvent aujourd'hui du document et de la date de cette attribution – bien que les municipalités aient souvent existé auparavant en tant que coopératives de marché. C'est à partir du groupes des premières familles de marchands lointains que se forma bientôt le patriciat urbain, qui contrôla longtemps le conseil de la ville et qui en contrôla ainsi le destin. L'artisanat urbain, à travers la formation de confréries, les corporations, put d'abord progressivement gagner de l'influence sur le gouvernement de la ville. Quelques villes purent gagner une complète indépendance vis-à-vis des seigneurs territoriaux, beaucoup d'autres ne réussirent jamais ou seulement pour une courte période. La grande ville médiévale d'Erfurt, qui, depuis ses débuts jusqu'au début du XIXe siècle, resta sous la suprématie de l'évêque de Mayence, compte parmi ces villes. Le lieu d'Erfurt apparut au milieu du VIIIe siècle en tant que « Wik » et lieu de pile, au carrefour routier de la Via Regia et de la Kreuzstrasse, et dans les environs d'un point de passage obligatoire, un gué sur le ruisseau de la Gera.

La consolidation des villes et de l'économie de marché entraîna aussi progressivement le fait que la noblesse, en particulier la petite noblesse, se civilisa. Mais le brigandage ne cessa pas pour autant ! Cependant, il changea de méthodologie. A la place des homicides volontaires et involontaires, les gardiens de douanes s'appuyaient désormais sur le plan. A l'époque médiévale, les obstacles douaniers devinrent le plus gros problème des voies commerciales : Vers 1400, on comptait encore 64 postes douaniers sur le Rhin, 35 sur l'Elbe et 77 sur le Danube, uniquement en Autriche inférieure.

La renaissance des villes est un fait culturel que nous devons au synoikismos (grec : le fait de s'installer ensemble avec pour but la formation d'une confrérie qui s'administre elle-même et qui évite l'autorité centrale) de marchands lointains, d'épiciers et d'artisans. Ce synoikismos est typique de la culture urbaine européenne, qui évite l'autorité centrale. Il se différencie néanmoins grandement du synoikismos de propriétaires terriens et agricole à partir duquel la ville antique (Athènes, Rome) apparut. Avec le réveil des villes européennes, un réseau de grandes routes lié aux villes apparut. Sur ces voies de circulation ne se déplacèrent pas seulement des biens, mais aussi des pensées, des idées ou des produits culturels comme le droit de cité. C'est ainsi que s'établit, par exemple, une relation étroite entre les relations de circulation commerciale et des droits de cité identiques ou presque. Lesdites « familles de droit de cité » ne sont pas dues aux seules dominations territoriales, mais aussi aux chemins, sur lesquels ces codes peuvent migrer. Un exemple pour cela nous est fourni par la Hanse et sa propagation le long des côtes, des fleuves, des chemins. Cracovie, Wrocław, Leipzig et Erfurt (pour une courte durée) sont des villes de la Hanse situées sur la Via Regia qui court d'Est en Ouest.

La plupart des voies commerciales principales du Haut Moyen-Age s'orientent selon la direction Nord-Sud. Il y a des raisons plausibles à cela. D'une part, dès l'époque romaine, les plus importantes routes de l'Europe occidentale s'orientaient selon la direction Nord-Sud. D'autre part, l'Europe centrale étaient conquise commercialement depuis la côte de la Méditerranée et depuis la Mer du Nord et la Mer Baltique. En tant qu'exception, la Via Regia au cours Est-Ouest y gagne d'autant plus de respect. Car ce cours indique une culture européenne commerciale et urbaine déjà développée. Les principales liaisons routières en détail :

1. Le Nord de l'Italie avec les Flandres, en passant par Cahors d'un côté, et par la Champagne (« les Foires de Champagne ») de l'autre
2. Le Nord de l'Italie – Cologne – la Belgique/ les Pays-Bas
3. Le Nord de l'Italie avec la Hanse (Venise – Vérone – Augsburg – Nuremberg – Erfurt – Leipzig – Hambourg – Lübeck)
4. Kiev avec Anvers (par Cracovie, Wrocław, Leipzig)
5. Kiev avec Paris (Leipzig – Erfurt – Francfort – Metz) : Via Regia. En Thuringe, la Via Regia rappelle, avec l'union des villes, le rendement journalier des voitures de charge de quelques 30 km.

Depuis l'époque de la Via Regia, beaucoup de temps a passé. Depuis l'épanouissement du commerce et des villes, le nombre de voies commerciales a grandi et leur réseau est devenu de plus en plus dense. Progressivement, le standard technique des Romains fut de nouveau atteint. L'industrialisation commença en Europe et, avec elle, des systèmes de circulation d'un nouveau genre se développèrent. Le plus important des systèmes de l'industrialisation précoce fut le chemin de fer. D'abord utilisé comme moyen de transport dans l'industrie minière (où la machine à vapeur fut pour la première fois utilisée économiquement pour drainer les mines), le train se développa ensuite avec succès comme moyen de transport de masse. Le

train et les rails offrirent au transport une accélération inconnue jusque là. Les villes semblaient plus proches les unes des autres et elles fêtaient le train avec des gares qui ressemblaient à des châteaux. Le chemin de fer fut le symbole qui connut le plus de succès au début de l'ère industrielle.

Il fut remplacé par l'automobile. Alors que le train avait confirmé la centralité des villes, et les renforçait par la même, l'automobile dispersa la ville. Avec cela, le moyen de transport de masse public fut confronté à un moyen de transport individuel privé. C'est avec l'apparition massive de voitures produites à la chaîne - d'abord par Henry Ford - que s'annonce la deuxième phase de l'industrialisation, la société de consommation. L'automobile, avec sa flexibilité et sa disponibilité, se développa en un moyen de la suburbanisation, c'est-à-dire la « réconciliation » revendiquée par tous (surtout par le mouvement des villes-jardins) de la ville et de la campagne. L'automobile fut le grand symbole correspondant à l'ère fordiste.

Qu'il s'agisse de l'industrialisation précoce ou de l'industrialisation fordiste, l'identité des deux époques fut - dans l'espace aussi - dirigée contre la tradition, contre sa lenteur, son immobilisme, son caractère statique et fixe. Au lieu de cela, on misait sur l'innovation et l'accélération, sur la spécialisation et la fonctionnalité. On rêvait - comme les architectes du Bauhaus - de machines-espaces, d'espaces urbains de haut niveau et de paysages ruraux de haut niveau. Dans ces rêves fonctionnalistes, l'ancien - et avec lui l'histoire - n'avait pas sa place. La modernisation signifiait un coup d'état et une victoire sur l'ancien, sur le passé. Elle constituait un projet d'oubli.

Entre-temps, ceci a fondamentalement changé. Le moderne appartient lui-même au passé, il est devenu normal et, d'une certaine manière, vieux et démodé. L'orientation pure vers l'accélération, la spécialisation et l'accroissement de la performance a entraîné des manques de sens et d'identité qui attendent d'être comblés. Le moderne doit être désormais modernisé.

Avec cet impératif pourtant, l'histoire et la tradition se remettent en action. La lenteur, l'intégralité, la sensualité, etc. redeviennent attractives. Alors que, si on jette un œil à l'architecture post-fordiste (post-moderne), on peut parler d'un retour de l'ornement et de l'esthétisation, en revanche, dans le cas de la compréhension de la planification post-fordiste, on peut déjà prouver une orientation vers l'expérience active et paradigmatique. Le but est la production narrative et contée de l'espace. Entre-temps, le parc à thème a remplacé la machine comme figure principale de la production d'espace urbain ; Et avec eux, tout ce qui garantit la différence, l'unicité, l'exclusivité, c'est-à-dire l'histoire, les mythes, les événements, les monuments, et avec eux leur histoire, devient pertinent. En sociologie, on parle déjà de la société de l'expérience comme d'un complément de la société de savoir et d'information.

C'est désormais là, dans l'orientation vers l'expérience et dans l'esthétisation, qu'on doit repérer les causes sociales d'une recherche renforcée de points d'ancrage identitaires dans l'histoire. La Via Regia possède ce potentiel convoité. Son mythe peut être un but et un soutien au souhait d'identité européenne actuelle. C'est la pensée fondamentale d'une route des cultures européennes. C'est dans cette signification historique, être un symbole d'une identité transnationale européenne, que se trouve la plus grande et la plus profonde signification de l'actuelle réinvention et réalisation de la Via Regia.

Dieter Hassenpflug  
Weimar, Dimanche 17 octobre 2004